

**8242/AB****vom 22.12.2021 zu 8408/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= **Bundesministerium**  
 Klimaschutz, Umwelt,  
 Energie, Mobilität,  
 Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
 Bundesministerin

An den  
 Präsident des Nationalrates  
 Mag. Wolfgang Sobotka  
 Parlament  
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.748.470

22. Dezember 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 22. Oktober 2021 unter der **Nr. 8408/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Wirtschaftskammer fordert Bahnausbau in der Region gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Eingangs möchte ich festhalten, dass mit dem unlängst beschlossene ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 so viel wie noch nie zuvor in den nächsten Jahren in das Bahnnetz in Österreich investiert wird. Das jährliche Investitionsvolumen steigt von 2,4 Mrd. Euro im Jahr 2021 auf 3,3 Mrd. Euro im Jahr 2027. Dies ist ein äußerst ambitioniertes Ausbauprogramm für das österreichische Bahnnetz.

Von dem Bahnausbau profitiert auch die Oststeiermark. Die Steirische Ostbahn wird vollständig elektrifiziert und auf eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h ausgebaut, wo die aktuelle Trassierung der Strecke dies zulässt. Dafür sind im aktuellen Rahmenplan 235 Mio. € vorgesehen.

Als Vorgriff dazu ist es gemeinsam mit dem Land Steiermark und den ungarischen Partner:innen gelungen, einen internationalen Fernverkehr über die steirische Ostbahn aufzubauen. Seit 12. Dezember 2021 verkehren zwei tägliche Intercity-Zugpaare zwischen Graz und Budapest, die auch wichtige Zentren in der Region entlang der Strecke bedienen. Mit Fertigstellung der Elektrifizierung soll der grenzüberschreitende Verkehr weiter ausgebaut werden. Die Oststeiermark wird dadurch im öffentlichen Verkehr international deutlich besser vernetzt.

Zu den Fragen 1 bis 3

- Sind Sie über die Forderungen nach einem Bahnausbau im Bereich Hartberg-Fürstenfeld-Gleisdorf-Werndorf mit einem Anschluss an die Koralmbahn von Seiten der Wirtschaftskammer Hartberg-Fürstenfeld informiert?
- Wenn ja, seit wann?
- Wenn ja, in welcher Form?

Ein Bahnausbau im Bereich Hartberg - Fürstenfeld - Gleisdorf - Werndorf wird immer wieder von unterschiedlichen Interessensvertreter:innen gefordert, es gab beispielsweise in diesem Jahr Kontakte seitens des Regionalmanagements Oststeiermark mit meinem Kabinett.

Zu den Fragen 4 bis 23:

- Werden Sie sich als zuständige Ministerin für den Bahnausbau im Bereich Hartberg-Fürstenfeld-Gleisdorf-Werndorf und einen damit zusammenhängenden Anschluss an die Koralmbahn einsetzen?
- Wenn ja, in welcher Form?
- Wenn ja, welche Maßnahmen werden Ihrerseits gesetzt?
- Wenn nein, warum sehen Sie keinen Handlungsbedarf?
- Werden Sie die von der WKO geforderte Machbarkeitsstudie in Auftrag geben?
- Wenn ja, wann?
- Wenn ja, wie lauten die konkreten Erhebungspunkte?
- Wenn ja, wer wird die Machbarkeitsstudie durchführen?
- Wenn nein, warum sehen Sie keinen Handlungsbedarf?
- Werden Sie als zuständige Ministerin an die Wirtschaftskammern in Hartberg, Fürstenfeld und Weiz herantreten, um über den Ausbau der oben genannten Bahnverbindung zu beraten?
- Wenn ja, wann?
- Wenn ja, in welcher Form?
- Wenn ja, wer wird an den Beratungen beteiligt sein?
- Wenn nein, warum sehen Sie keinen Bedarf über den Ausbau zu beraten?
- Wurden in der Vergangenheit bereits Gespräche zum Ausbau der Bahnverbindung im Bereich Hartberg-Fürstenfeld-Gleisdorf-Werndorf geführt?
- Wenn ja, wann?
- Wenn ja, in welcher Form?
- Wenn ja, wer war an den Gesprächen beteiligt?
- Wenn ja, wie lauteten die konkreten Ergebnisse?
- Wenn ja, liegen konkrete Pläne vor?

Derzeit läuft die Erarbeitung des Zielnetzes 2040, einem gemeinsamen Projekt von BMK, ÖBB-Infrastruktur AG und SCHIG mbH, welches bis Ende 2023 abgeschlossen sein soll. Das Zielnetz ist die langfristige Ausbaustategie für das Bahnnetz in Österreich. Im Rahmen dessen wird auch untersucht werden, ob und unter welchen Rahmenbedingungen ein Bahnausbau in dem genannten Bereich sinnvoll ist. Dazu werden unter anderem die Kosten den prognostizierten Wirkungen gegenübergestellt und auf Basis dessen eine Prioritätenreihung für Projekte in ganz Österreich durchgeführt.

Die im Zielnetz zu untersuchenden Projekte werden im Dialog mit den Bundesländern entwickelt, die die regionalen Verkehrsbedürfnisse gut einschätzen können und einbringen. Zudem werden Gespräche mit dem Fachverband Schienenbahnen der WKÖ geführt.

Für die Ermittlung der Kosten und Wirkungen von Projekten wird - sofern vorhanden - auf bereits bestehende Untersuchungen und Studien zurückgegriffen und diese allenfalls um weitere Aspekte erweitert, um eine bundesweit einheitliche Datengrundlage zu erhalten. Falls erforderlich werden auch vertiefende Gespräche mit regionalen Stakeholdern geführt. Die Untersuchungen im Rahmen des Zielnetzes können als Vorstufe zu einer Machbarkeitsuntersuchung gesehen werden.

Zu den Fragen 24 bis 28:

- Wie lautet der aktuelle Verfahrensstand bei der Prüfung bezgl. dem Erhalt der Thermenbahn?
- Werden Sie sich als zuständige Verkehrsministerin für den Erhalt der Thermenbahn über das Jahr 2029 hinaus einsetzen?
- Wenn ja, in welcher Form?
- Wenn ja, welche Maßnahmen werden bzw. wurden diesbezüglich gesetzt?
- Wenn nein, warum nicht?

Voraussetzung für die Attraktivierung der Thermenbahn ist jedenfalls, dass auch die Region einen Beitrag dazu leistet. Einerseits sieht das Bundesbahngesetz vor, dass die Gebietskörperschaften finanzielle Beiträge für Maßnahmen im besonderen regionalen Interesse leisten und andererseits wird eine Attraktivierung nur möglich sein, wenn die Zahl der Eisenbahnkreuzungen entlang der Strecke deutlich reduziert werden kann.

Für die Attraktivierung des Nordabschnitts der Thermenbahn zwischen Abschnitt Landesgrenze Niederösterreich/Steiermark – Hartberg sind die Vereinbarungen zwischen Land und ÖBB für konkrete Maßnahmen zur Attraktivierung auf Basis des im Sommer vorgestellten Steiermarkpaketes in Finalisierung. In diesem Zusammenhang werden auch die konkreten Landesbeiträge für die Infrastrukturinvestitionen vereinbart.

Die unterschiedlichen Initiativen und Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Thermenbahn im Südabschnitt Hartberg - Fehring werden im Rahmen der Entwicklung des Zielnetzes 2040 sowie auf Grundlage des Regionalen Mobilitätsplanes Oststeiermark einer gesamthaften Be trachtung unterzogen. Gemeinsames Ziel von Bund und Land ist es, ein effizientes Gesamtkonzept für den öffentlichen Personenverkehr zu erstellen, das als Basis für eine nachhaltig tragfähige Regionalentwicklung dient.

Zu den Fragen 29 bis 33:

- Wurden in Vergangenheit mit der ÖBB Beratungen über den Erhalt der Thermenbahn über das Jahr 2029 hinaus geführt?
- Wenn ja, wann?
- Wenn ja, in welcher Form?
- Wenn ja, wie lauten die konkreten Gesprächsinhalte?
- Wenn nein, warum nicht?

Ja, im Zuge der Verhandlungen mit dem Land Steiermark und der ÖBB zum Steiermarkpaket wurden Beratungen zur Thermenbahn durchgeführt. Ergebnis war die oben dargestellte Vorgehensweise bzgl. Nordabschnitt und Südabschnitt.

Zu den Fragen 34 bis 38:

- Kann Ihrerseits gewährleistet werden, dass die erforderlichen Modernisierungsmaßnahmen an der Thermenbahn umgesetzt werden können?
- Wenn ja, in welcher Form?

- Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?
- Wenn ja, wie hoch werden die Kosten hierfür sein?
- Wenn nein, warum nicht?

Die finanziellen Mittel für die Attraktivierung des Nordabschnitts der Thermenbahn in Höhe von 57,5 Mio. € sind über den aktuellen Rahmenplan bundeseitig sichergestellt. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt schrittweise voraussichtlich ab 2023.

Zu Frage 39:

- Wurden in den letzten Jahren seit 2016 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage Modernisierungsarbeiten an der Thermenbahn durchgeführt (Bitte um Auflistung nach Jahr, Art der Maßnahme und Höhe der Investitionssumme)?

Laut Auskunft der ÖBB wurden im angefragten Zeitraum keine Modernisierungsarbeiten durchgeführt. Im gegenständlichen Zeitraum wurden standardmäßige Instandhaltungsarbeiten (z.B.: Kabelerneuerungen, Durchlass-Erneuerungen, Gleis-Neulage etc.) durchgeführt. Nachfolgend die Investitions-Übersicht zu den jeweiligen Jahren (Angaben in Mio. Euro):

2016	2017	2018	2019	2020	2021 (Erwartungsplan)
5,328	2,620	0,409	1,085	0,813	0,613

Zu Frage 40:

- Wie viele Fahrgäste wurden in den letzten Jahren seit 2016 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage mit der Thermenbahn befördert (Bitte um Auflistung nach Jahr und Zahl der beförderten Personen)?

Laut Auskunft der ÖBB verkehrten auf der rd. 77 km langen Thermenbahn in den letzten Jahren durchschnittlich weniger als 1.000 Ein-/Aussteiger:innen pro Werktag (Mo-Fr).

Zu Frage 41:

- Wie hoch ist das Güterverkehrsaufkommen in den letzten Jahren seit 2016 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage (Bitte um Auflistung nach Jahr und der beförderten Menge an Gütern in Tonnen)?

Laut Auskunft der ÖBB können für die gegenständliche Strecke und den angefragten Zeitraum Informationen zu den gefahrenen Bruttotonnen-Kilometern gegeben werden. Bei den angeführten Daten sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen berücksichtigt, die auf der Strecke zum angefragten Zeitraum verkehrt haben.

Strecke	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (Jänner- Oktober)	Anmer- kungen
FRIEDBERG(A)- FEHRING(A)	45.029.656	29.920.346	5.729.439	3.836.367	4.368.636	3.798.972	Ther- menbahn

Leonore Gewessler, BA

